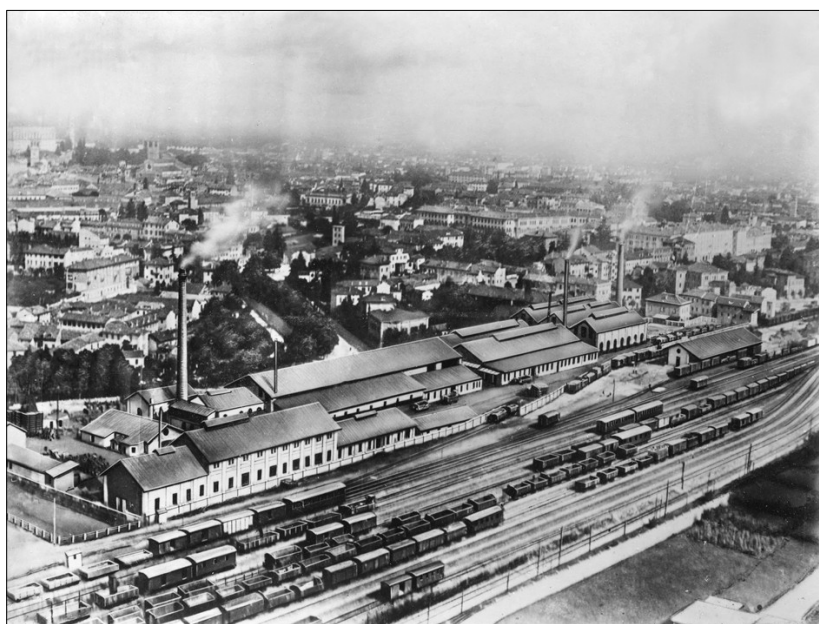
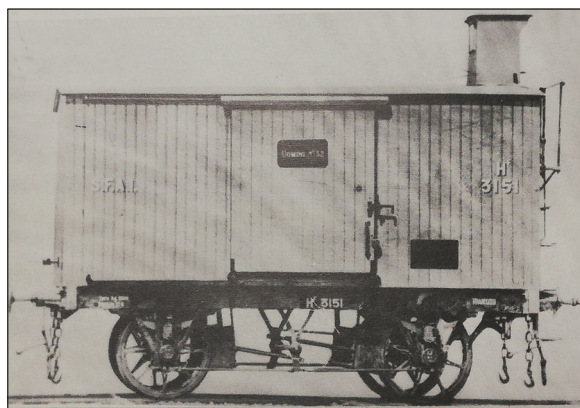
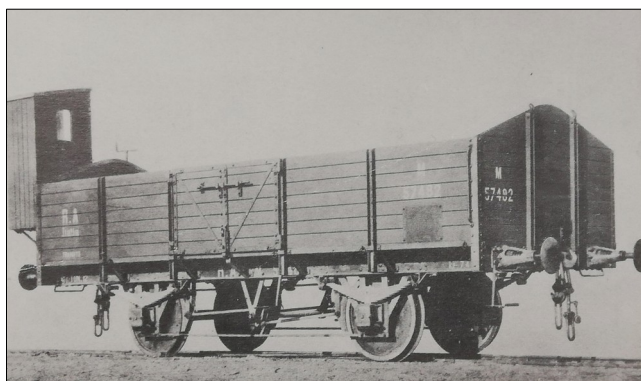
notiziario della sat dlf udine

Numero 94 Anno 24 (3) settembre 2019

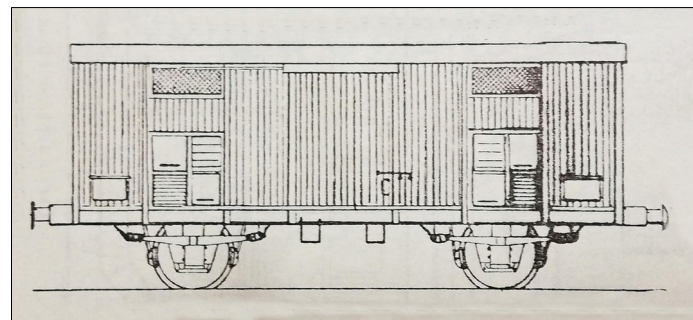
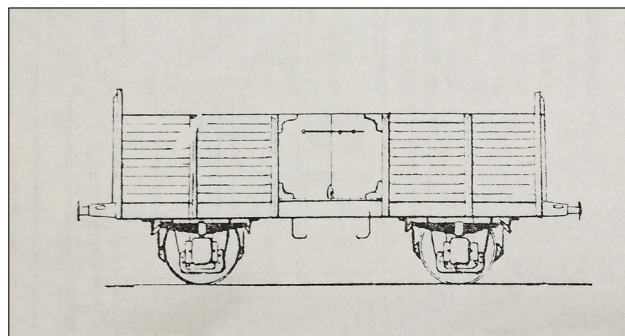
La carenza di carri merci tra fine ottocento e inizio novecento

Leggendo le cronache del passato si nota che spesso nella storia delle nostre ferrovie la stampa riporta le lamentele delle camere di commercio e delle industrie, sulla carenza di carri e perciò sull'impossibilità di ricevere il materiale e di spedire i prodotti finiti.
Sul Giornale di Udine del 27 marzo 1880 apparve questo articoletto:
«500 carri merci di più. Consta al *Monitore delle strade Ferrate* che, per sopperire alle urgentissime necessità del servizio, prodotte dallo straordinario incremento del traffico, l'Amministrazione delle F.A.I. (Strade Ferrate dell'Alta Italia - N.d.R.) in attesa che sia ultimata la costruzione del nuovo materiale mobile da lei ordinato, si è rivolta, previa l'autorizzazione ministeriale, alla *Società ungherese di noleggio di veicoli ferroviarii*, ed ha con essa conchiuso, a condizioni favorevolissime, un contratto per l'affitto di 500 carri merci di diverse categorie, i quali entro pochi giorni potranno arrivare sulle nostre Linee ed essere subito messi a disposizione del Commercio.»
Quindi 120 anni fa esistevano già delle società di noleggio di materiale rotabile e, visto il numero di carri, anche dotate di notevole disponibilità.
Uno dei fatti più clamorosi di carenza di carri avvenne nel novembre del 1906 quando le Ferriere di Udine annunciarono che avrebbero dovuto sospendere l'attività, lasciando a casa 600 operai, perché non avevano più spazio dove stoccare la produzione che non potevano spedire vista l'insufficienza di carri a disposizione. Al che le neonate FS inviarono sollecitamente tutti i carri necessari permettendo lo sgombero del materiale giacente nello stabilimento. L'acciaieria aveva fatto presente che movimentava dai 30 ai 40 carri al giorno tra entrata e uscita, ma in quel periodo, appunto per la carenza di vagoni, riusciva a spedire solo 10 carri.
In tema si riporta testualmente l'articolo (errori compresi), senza firma, pubblicato su *La Patria del Friuli* dell'8 novembre 1909 con il titolo "La mancanza dei vagoni (in difesa dell'Amministrazione ferroviaria)".
«In un certo periodo ci ciascun anno si ripete nel nostro paese il fenomeno della deficenza dei carri; nei porti ed anche in parecchie stazioni dell'Interno l'Amministrazione ferroviaria non è in grado di fornire al commercio ed all'industria i carri necessari nel numero richiesto.
I mesi di agosto, settembre ed ottobre son quelli in cui si accumulano maggiormente i trasporti: la campagna vinicola, le uve da tavola, le frutta per l'inverno, le barbabietole richieggono per varie ragioni trasporti solleciti: nella stessa stagione si compie più intensamente il rifornimento delle materie prime occorrenti all'industrie: i trasporti si effettuano in genere su una sola direzione e importano quindi pel materiale numerosi e lunghi spostamenti a vuoto: il ciclo di utilizzazione dei carri è conseguentemente lento e poichè il loro numero, come dimostreremo in seguito, è tutt'altro che eccessivo, anzi è ancora insufficente, si ripete il fatto del lenzuolo troppo stretto, che se si tira da una parte lascia scoperto il letto dall'altra.
Volendo poi, come si cerca di fare, contentare tutti, si finisce per tutti scontentare, perché niuno può avere carri nella quantità e colla prontezza desiderabile e i produttori all'interno si uniscono agli importatori nei porti per le varie grida e proteste senza fine ed annunziare il finimondo, se l'Amministrazione non fa sorgere i carri di sotto terra per distribuirli ai richiedenti e magari permetter loro di servirsene come magazzini temporanei. Fortunatamente chi ha la responsabilità del movimento ferroviario non perde la testa per tutto que-

Veduta aerea delle Ferriere di Udine e dello scalo Sacca (Fototeca Civici Musei Udine)

sto incomposto vociare e continua a fare il suo dovere come può e meglio che può, coi mezzi a sua disposizione.
Perché non verrò certo qui a negare che l'industria ed il commercio non abbiano ragione di protestare, per quanto in certe stagioni dell'anno (a seconda dei luoghi) il fenomeno della deficenza dei carri sia pressochè universale: solo affermo che si esagera e si trasmoda e peggio si accrescono le difficoltà, quando per protestare i lavoratori dei porti scioperano, e gli industriali ed i commercianti seguono facendo la serrata, i metodi degli operai.
Ho detto che il fenomeno è universale e non può essere a meno: perché il traffico non è ripartito ugualmente nei vari mesi dell'anno e chi dirige con criteri industriali un zienda (!) ferroviaria non può proporzionare la dotazione del materiale mobile al fa-bisogno massimo, ma la proporzione invece ad un fa-bisogno medio o di poco eccedente la media, giacché altrimenti si troverebbe per ben vari mesi con un materiale mobile eccedente il bisogno: e le locomotive e i veicoli in genere costano un occhio del capo ad acquistarli e moltissimo a mantenerli. Nè contro il fatto di una sperequazione del traffico tra le varie stagioni si opponga una certa pur relativa perequazione dei prodotti, perchè le derrate agricole che son quelle che determinano appunto l'ostruzione sono pure in genere le merci maggiormente ingombranti ed al tempo stesso quelle che godono giustamente, dei più bassi prezzi di trasporto, specialmente per le grandi distanze, e che richiedono la maggior sollecitudine della resa.
Ma, naturalmente, i soliti bene informati, e coloro che, compulsando le pubblicazioni ufficiali, ne traggono solo le cifre che fanno comodo alle loro tesi, a tutto ciò non riflettono. Esaminandole un po', queste cifre, riferendoci, bene inteso, soltanto al servizio merci, perché il servizio viaggiatori, dopo qualche incertezza, cagionata dalla pletora del traffico di alcune linee, è ritornato normale, e niuno lamenta la mancanza di carrozze o di locomotive. Dunque, il prodotto delle merci a piccola velocità, a piccola velocità accelerata ed a grande fu nel 1904-1905 di L. 211,631,955. La dotazione di materiale al 30 giugno 1905 era in complesso di carri 62340 oltre circa 5000 persi a nolo. Il prodotto approssimativo nel 1908-1909, sempre limitatamente alle merci, è stato di L. 273,354,711 con un aumento del 29,3 0|0 (%. N.d.R.) in confronto del 1904-1905. Circa la quantità dei carri in dotazione al 30 giugno ultimo, le pubblicazioni finora comparse non ci forniscono elementi precisi. Sappiamo solo che al 30 giugno 1908 se ne avevano 80652 oltre circa 5000 noleggiati e che 8185 erano in costruzione. In via di supposizione probabile, potremo ammettere che due terzi circa di questi ultimi fossero entrati in servizio al 30 giugno; il che porterebbe la cifra della dotazione a circa 86 mila oltre i noleggiati, se l'Amministrazione non sarà costretta, come prevedeva, a restituire gran parte dei carri noleggiati.

Carri ottocenteschi SFAI (da Storia delle ferrovie in Italia di I. Briano)

Ma altre detrazioni incombono. Nel 1905-906 furono demoliti 240 carri, 579 nel 1906-907, e 1083 ne furono demoliti nel 1907-908. Quanti ne saranno demoliti ne 1908-909? Certo molti più che nel precedente anno. Al 30 giugno 1905 si avevano quasi 13 mila carri aventi più di 40 anni di età; le Società erano forzate a grandi spese per conservarli in servizio, perché la loro durata convenzionale era stata, con assurdo universalmente riconosciuto, fissata in 60 anni. Ma questa necessità non esisteva per la nuova amministrazione, la quale sciuperebbe i denari che vi impiegasse a ripararli e mantenerli. E poichè nella matricola dei rotabili si incominciò con le piccole cifre annuali corrispondenti alla necessità delle poche linee esistenti fra il 1850 ed il 1860 e le cifre ingrossano annualmente man mano che la rete si estende, così possiamo ritenere che questo materiale arcivecchio a quest'ora sia stato demolito, o posto fuori servizio, tanto più che è noto essersi adibite parecchie migliaia di carri a scopo di abitazione provvisoria nelle Calabrie ed in Sicilia dopo il terremoto. Avremo così una dotazione reale di circa 80000 carri da confrontare con quella di circa 67 mila del 30 giugno 1905, con un aumento di poco più del 19 0|0, mentre come vedemmo l'aumento del prodotto delle merci è stato del 29,3 0|0.
Ora è vero che in parte tale spere-

Carro a sponde alte RA (da Storia delle ferrovie in Italia di I. Briano)

quazione è stata colmata con la maggior portata dei carri, ma è vero altresì che non pochi ribassi di tariffe sono stati da allora adottati e che quindi l'aumento del traffico è stato maggiore dell'aumento del prodotto. Nè certo può accusarsi l'Amministrazione ferroviaria di imprevidenza perché di fronte agli svariati immensi bisogni ai quali doveva provvedere ha dovuto ripartire i fondi concessile fra gli acquisti delle varie specie di materiale mobile e i molteplici lavori per aumenti di impianti.

Carro a sponde alte di inizio Novecento (da Manuale del fermodellismo di I. Briano)

Carro chiuso di inizio Novecento (da Manuale del fermodellismo di I. Briano)

Dal fin qui detto appare che l'Amministrazione fa sforzi lodevolissimi, compatibilmente coi mezzi di cui dispone, perché il servizio proceda nel miglior modo possibile: e che se questi sforzi non sono sempre coronati da successo il fatto è da imputarsi più alle cose che agli uomini.»

Claudio Canton

Demolizioni "ferroviarie"

Negli ultimi giorni di luglio è stato smantellato il cubo vetrato che era stato installato al centro dell'atrio della stazione di Udine qualche anno dopo (2010) i lavori di ristrutturazione di Centostazioni del piano terra avvenuti tra il 2004 e il 2005. Questi lavori avevano comportato anche il trasferimento della biglietteria, che era qui presente dalla realizzazione di questo nuovo atrio durante la ristrutturazione del fabbricato nel 1914/1915, all'ala ovest vicino al sottopassaggio centrale dei binari costruito nel 1934. Il box, che nei primi tempi era stato occupato da un negozio di telefonia, era inutilizzato da anni, come la maggior parte dei negozi realizzati 15 anni fa. Il suo ultimo breve utilizzo era stato per la mostra che avevamo allestito per i 110 anni della Polizia ferroviaria.

C. Canton/D. De Anna

I lavori di smantellamento del cubo che era situato al centro dell'atrio della stazione di Udine 23 luglio 2019 (foto D. De Anna)

Una signora osserva le foto esposte nel cubo durante la mostra del 2017 per i 110 anni della Polfer (foto D. De Anna)

L'atrio della stazione di Udine riportato allo stato originale dei lavori eseguiti nel 2004/2005 29 luglio 2019 (foto D. De Anna)

Un'altra demolizione, quella di un casello di una ferrovia mai completata e quindi mai entrata in funzione, ha aperto un ampio dibattito. Si trattava in effetti di una casa cantoniera che era posta in fondo a via Friuli a Udine e situata a 250 metri dalla quella che avrebbe dovuto essere la stazione di Paderno, frazione di Udine oggi inglobata nella città, sulla linea Udine-Majano. La costruzione di questa ferrovia che avrebbe dovuto collegare la costruenda Pedemontana occidentale con il capoluogo friulano, iniziata nel febbraio del 1915, venne interrotta a causa dello scoppio della prima guerra mondiale. I lavori vennero ripresi nel dopoguerra e definitivamente sospesi nel 1932 perché la linea venne ritenuta non più rilevante quando mancava solo la posa dei binari. Il fabbricato in questione era stato acquistato una cinquantina di anni fa da un privato che lo aveva adibito a sua abitazione. Da due anni era disabitato ed ora il proprietario ha deciso di demolirlo per costruire un fabbricato bifamiliare molto più confortevole e adeguato ai tempi. Stranamente, rispetto ai molti altri fabbricati che sono stati abbattuti nel corso degli anni, in questo caso ci sono state varie prese di posizione, tra le quali quella di Italia Nostra, contro la sua demolizione visto che avrebbe dovuto essere considerato un bene da tutelare. Italia Nostra propone comunque di trasformare i pochi tratti della linea rimasti abbandonati in pista ciclabile (vedi anche **il tender** n. 92) ed il restauro del fabbricato viaggiatori della stazione di Paderno, anche quello di proprietà privata, che versa in condizioni pietose.

Claudio Canton

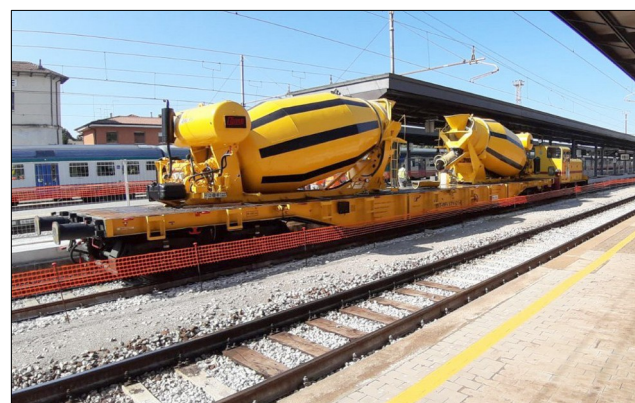
La demolizione del casello di via Friuli a Udine iniziata il 10 luglio 2019 (foto F. Galimberti)

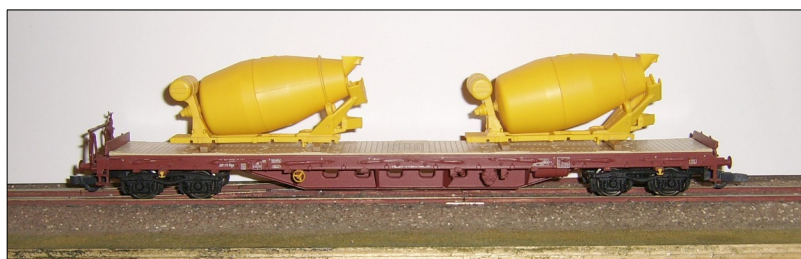
Realtà e modellismo

Proseguono i lavori di innalzamento della banchina situata tra i binari 5 e 6 della stazione di Udine. Vengono posati dei casseri in plastica che sono poi ricoperti da una gettata di calcestruzzo. Il calcestruzzo viene trasportato in loco con due betoniere caricate su un pianale a carrelli trainato da una locomotiva Badoni.

Daniele De Anna

I lavori di innalzamento del marciapiede del 5° binario di Udine alla data del 16 luglio 2019 (foto D. De Anna)

Treno cantiere per i lavori del 5° binario di Udine - 16 luglio 2019 (foto D. De Anna)

La riproduzione modellistica è facilmente realizzabile disponendo o trovando sul mercato dell'usato l'articolo 95501 della Piko in cui basta riverniciare il carro in giallo e dipingere le fasce nere sulle betoniere, oppure prendendo un carro pianale Rgs e le betoniere.

Claudio Canton

Il carro Piko che con pochi lavori si può trasformare nel carro cantiere

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Il primo settembre, in anticipo di un mese sul previsto, è stato attivato il servizio .Italo da Udine a Roma. Il primo convoglio è giunto a Udine la sera del 31 agosto per essere pronto alla partenza il mattino dopo. E già da qualche giorno era stata attivata la biglietteria automatica nell'atrio della stazione di Udine.
Secondo il sito ferrovie.info l'attivazione di .Italo su Udine ha generato l'"invidia" di altre località specialmente a sud di Salerno o sulla Tirrenica o l'Adriatica ancora non raggiunte da questo servizio. L'articolista ha risposto che è ovvio che la società punti sulle linee più utilizzate e quindi più remunerative. Termina le sue considerazioni dicendo di non disperare perché la flotta di NTV non è ancora completa essendo in corso le consegne di ulteriori nuovi elettrotreni.

Entro il 2023 la Pontebbana sarà attrezzata con il sistema ETCS2 con blocco radio. Fa parte della prima tranche di interventi previsti in Italia. Anche le ÖBB attiveranno tale sistema fino a Tarvisio. Daniele De Anna

Il governatore del FGV ha riproposto il tema dell'alta velocità in regione. La precedente giunta, visto gli alti costi e le resistenze locali, aveva deciso di attuare solo la velocizzazione della Trieste-Mestre. Ora viene detto che la regione non può rimanere fuori da quest'opera strategica, considerato anche il ruolo sempre più importante del porto di Trieste.

Nei primi sei mesi del 2019 il traffico ferroviario generato dal porto di Trieste è aumentato del 7,37% con una movimentazione totale di 5.171 treni. Invece il movimento totale delle merci movimentate con le navi ha subito una leggera flessione.

Nel porto di Trieste l'Ungheria investirà 100 milioni di euro per attrezzare una banchina e la relativa area con le infrastrutture, anche ferroviarie, per i propri traffici delle merci.

Il senatore Mario Pittoni, che si è impegnato per l'eliminazione dei "famigerati" passaggi a livello di Udine, cioè all'eliminazione della tratta urbana della Pontebbana, ha dichiarato che entro tre anni il problema sarà risolto. Ha anche detto che la dismissione della tratta consentirà a RFI di risparmiare più di un milione di euro sulla manutenzione che porterebbe alla riduzione delle tariffe dei biglietti e degli abbonamenti (?). Inoltre i tempi di percorrenza sulla linea di cintura sarebbero gli stessi - altra stranezza perché il percorso sarebbe più lungo e con limitazioni di velocità e con ulteriore disagio per gli abitanti della zona di via Pradamano e di Laipacco -.

Biglietteria automatica .Italo installata nella stazione di Udine 24 agosto 2019 (foto M. Zamolo)

Agli inizi di luglio sono iniziati i servizi di InRail in Slovenia dove la società ha recentemente ottenuto il certificato di sicurezza per operare con i propri mezzi e il proprio personale.

Un articolo pubblicato sul Gazzettino sulle problematiche della Pedemontana e su una sua possibile nuova chiusura a causa dei risultati poco positivi ha comportato una dura replica del Comitato Pendolari Alto Friuli che ha definito la notizia una strumentalizzazione per dare discredito al lavoro fatto.

Nuove proteste per le problematiche dei disabili nella stazione di Udine. Una persona in carrozzina si è lamentata del fatto di essere stata costretta ad essere accompagnata dal personale addetto nell'attraversamento dei binari a raso che secondo lui è raccordato con pendenze elevate. Inoltre ha segnalato che il personale si è rifiutato di portagli le valigie perché non può trasportare pesi superiori a 10 kg, costringendo la sua accompagnatrice a trascinarle sulle scale e nel sottopasso. RFI ha risposto dicendo che si sta lavorando per rialzare i marciapiedi ed installare gli ascensori e che il personale di assistenza non fa facchinaggio. In ogni caso cercheranno di migliorare il servizio.

Per fare fronte alla grande richiesta di trasporto biciclette sulla linea Pontebbana per recarsi sulla ciclovia Alpe Adria, ex ferrovia Carnia-Tarvisio, questa estate è stato incrementato il servizio treno+bici sia da Udine che da Trieste. Inoltre durante i fine settimana con la promozione "Weekend FVG" i biglietti sono scontati del 20% e per i possessori della FVG Card il trasporto della bicicletta è gratuito.

Il comune di Udine prosegue con il progetto di realizzare un sistema a cremagliera che porti sul colle del castello situato al centro della città. Allo scopo ha chiesto un ulteriore finanziamento di 800 mila euro alla regione da aggiunge al milione già stanziato. Si prevede di completare i lavori nel 2021.

Dopo la ristrutturazione del raccordo ferroviario per la zona industriale di San Giorgio di Nogaro è ripreso il servizio ferroviario di trasporto delle bramme dal porto di Monfalcone. Il servizio è organizzato e gestito da Inter-rail Spa tramite la Compagnia Portuale di Monfalcone, il consorzio Commessi Sopraccarichi di Monfalcone, la società di manovra Logistica, l'impresa ferroviaria InRail, la società di manovra Traction Service e la 2b logistica.
In questo ambito il 23 luglio la locomotiva 191 102 Last mile di Locoitalia noleggiata a InRail ha utilizzato il motore diesel per percorrere il raccordo tra la stazione ed il porto di Monfalcone trainando dei carri vuoti da caricare con bramme.

San Giorgio di Nogaro, alba del 2 agosto 2019, partenza di un treno di bramme per il laminatoio (foto P. Zuliani)

Nuova protesta degli abitanti delle vie Marittima e Annia di San Giorgio di Nogaro per il passaggio vicino alle case oltre che dei carri cisterna anche di carri con casse mobili che presentano la scritta FS Cargo Chemical. Ribadiscono la loro pericolosità in caso di incidente e richiedono ancora una volta la realizzazione del collegamento diretto con lo scalo di Cervignano. Mercitalia ha specificato che i carri trasportano carbonato di sodio, sostanza classificata non pericolosa, per uno stabilimento della locale zona industriale.

La giunta regionale ha nominato il nuovo amministratore unico della società Ferrovie Udine-Cividale. E' il commercialista Gianpaolo Graberi che resterà in carica tre anni.
Intanto continuano i disagi per i pendolari che usano la FUC a causa delle limitazioni della velocità che hanno imposto la modifica dell'orario. Infatti si prevede che passi ancora del tempo prima del completamento dei lavori per l'installazione dell'SCMT ed il relativo collaudo.

Il 7 agosto nella sede della Regione FGV di Udine si è tenuto un incontro tra l'assessore alle Infrastrutture e Territorio e i sindaci di Spilimbergo, San Giorgio della Richinvelda, San Martino al Tagliamento, Valvasone e Casarsa, comuni interessati alla realizzazione di una pista ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia Casarsa-Pinzano, chiusa al traffico passeggeri nel 1967, a quello merci vent'anni dopo e dismessa definitivamente nel 2005 con decreto del Ministero delle Infrastrutture. Nella riunione l'assessore ha informato i sindaci che nell'ultimo assestamento di bilancio sono stati trovati 1,3 milioni di euro per dare inizio all'operazione.

Alcuni immobili della vecchia Pontebbana sono stati trasferiti dalla regione al comune di Dogna per essere utilizzati per finalità di pubblico interesse.

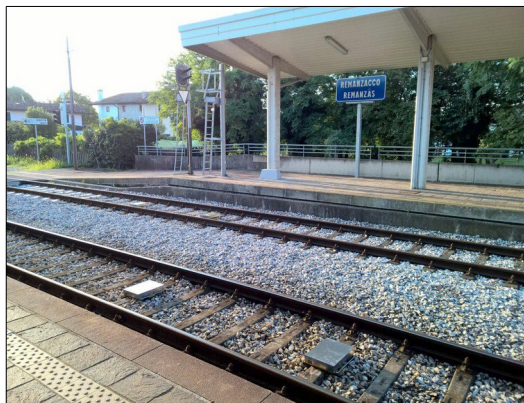
Anche quest'anno sono stati organizzati da Trenitalia numerosi treni speciali in occasione delle manifestazioni gastronomiche Friuli Doc di Udine e Gusti di Frontiera di Gorizia. Invece l'annunciato treno speciale da Bassano del Grappa a Udine per Friuli Doc è stato annullato.

L'assessore regionale ai trasporti ha confermato l'intenzione di concedere ai vigili del fuoco che si spostano per servizio la gratuità del biglietto ferroviario.

Le ferrovie croate hanno stanziato 1,3 miliardi di euro per il potenziamento della rete e per la costruzione di nuove linee da completarsi entro il 2023.

Dopo una battaglia legale durata 5 anni il Consiglio di Stato ha assegnato il trasporto pubblico locale stradale, marino e lagunare, nonché del tram di Opicina, è stato assegnato a TPL FVG, società costituita dalle imprese che gestivano il trasporto locale delle 4 ex province regionali. Tutti i ricorsi proposti dalle altre ditte partecipanti alla gara d'appalto, Busitalia-Sita Nord (gruppo FS) e Autoguidovie, sono stati definitivamente respinti.

Allarme sulla Udine-Cividale la mattina dell'8 luglio per la segnalazione della presenza di due ragazzi seduti sui binari nei pressi di Moimacco. La circolazione è stata interrotta ed è stato chiesto l'intervento dei carabinieri che hanno rintracciato i due ragazzi. Sono stati fatti sloggiare e severamente richiamati per la loro bravata.

Ritardi e interruzioni del servizio sulle linee del Friuli Venezia Giulia per varie cause.
Sulla Trieste-Mestre il 28 luglio un'auto, passata con il semaforo rosso, è rimasta incastrata in un passaggio a livello di Torviscosa e il 29 luglio un merci ha investito un tubo di ferro si pensa lasciato volontariamente sui binari.
Ci sono segnalazioni di un passaggio a livello che rimane aperto durante il passaggio dei treni nei pressi di Torviscosa, ma RFI dice di non riscontrare alcuna anomalia, mentre continuano ancora i problemi ai passaggi a livello della Udine-Cervignano.
Disagi alla circolazione sulla rete della regione si sono registrati a causa di temporali estivi: il 31 agosto un fulmine ha danneggiato apparati elettrici a Bivio d'Aurisina; il 3 settembre si sono avuti danneggiamenti in varie località per i forti temporali.
Ha fatto scalpore il fatto successo a Artegna il 7 agosto dove un ragazzo, straniero e clandestino, che camminava sui binari della Pontebbana, ha fatto fermare un treno merci chiedendo un passaggio per poi fuggire. In seguito è stato rintracciato e denunciato dalla polfer.
Qualche giorno prima una donna camminava sui binari della Udine-Venezia portando a mano una bicicletta per raggiungere la fermata di Cusano.
Il 7 luglio un incendio lungo la linea Udine-Gorizia nei pressi di Lucinicco ha fatto interrompere il traffico.
Si sono registrati anche investimenti con ripercussioni sul traffico regionale. Il 22 agosto un treno merci è rimasto bloccato tra Redipuglia e Gorizia a causa dei danni causati dall'investimento di un cinghiale. Il 27 settembre l'investimento di una persona è avvenuto a San Giovanni al Natisone.
La sera del 9 settembre si è registrata anche un'aggressione da parte di una clandestina ad un'altra donna con tentativo rapina sul 4° binario di Udine.

Boe per l'SCMT installate a Remanzacco (foto D. De Anna)

Trainwatching

Il 24 giugno l'automotrice AD 801 FUC è stata trasferita su carrello stradale a Resiutta e qui monumentata sul piazzale interno della vecchia stazione. Il locale Comune, che l'ha richiesta e quindi ricevuta in dono dalla FUC, ha intenzione di restaurarla per allestire all'interno di essa una parte dedicata a museo e una parte a luogo di ristorazione. Tutto questo nell'ambito dell'hub a servizio della Ciclovia Alpe Adria che si vuole creare a Resiutta. Si prevede anche di restaurare il vecchio fabbricato viaggiatori per adibirlo a bar/ristorante e a noleggio biciclette, nonché a realizzare un'area per i camper. Daniele De Anna

Il successivo 7 agosto la locomotiva MAK Ld 405 della FUC è stata trasferita su rimorchio stradale a Monfalcone. E' stata noleggiata a Traction & Service per i servizi di manovra nel locale porto.
Visto il trasferimento del MAK a Monfalcone, dove effettua otto treni al giorno sulle rampe del Lisert, la FUC ha deciso di rimettere in marcia la DE 424 per usarla all'interno del suo deposito. E hanno mandato a Monfalcone una DE 520 in rinforzo. Daniele De Anna

Sopra e a destra. Il carico sul carrello stradale della Ld 405 (foto officine FUC)

Il Railjet RJ 130 del 21 luglio è rimasto fermo a Pordenone dalle 17.07 alle 21.44 per un malore macchinista.
Claudio Fanese

Alla fine di luglio, la locomotiva DE 520.003 della FUC è stata trasferita da Udine ad Alessandria ad opera di una E.436. E' stata noleggiata a Captrain per l'effettuazione dei treni merci tra Alessandria Smistamento e Sannazzaro de' Burgondi, in sostituzione di una D 753 ferma in officina. Claudio Canton

La AD 801 FUC caricata sul carrello stradale e nella nuova sede a Resiutta (foto personale FUC)

L'E 403 014 in testa all'ICN 35774 Roma-Trieste del 26 settembre sosta a Udine (foto S. Geraci)

G2000 03 di DB in uso a InRail per servizi per conto DB Udine, 7 agosto 2019 (foto D. De Anna)

Recensione

Un gioiello sui binari

Storia della ferrovia Pedemontana Sacile-Gemona tra emigrazione e promozione turistica
di Romano Vecchiet e Sara Palluello
ed. Gaspari

E' stato presentato all'ultima edizione di Pordenone legge il libro *Un gioiello sui binari* curato da Romano Vecchiet e Sara Palluello. In esso viene narrata la storia della ferrovia Sacile-Gemona, meglio conosciuta come Pedemontana (del Friuli). Romano Vecchiet, noto storico delle ferrovie del Friuli e nostro socio, ne narra le vicende dalla sua origine al 6 luglio 2012, giorno della frana e del conseguente deragliamento del Minuetto, che ne decretarono la sospensione indefinita del servizio e la concreta possibilità della sua chiusura. Sara Palluello, giornalista, invece espone i fatti che si sono succeduti da quel fatidico 6 luglio ai nostri giorni.
Le presentazioni sono firmate da Giuseppe Morandini, presidente della Fondazione Friuli, Luigi Cantamessa, direttore di Fondazione FS, e Andrea Palese, attivista del Comitato Pendolari Alto Friuli e uno dei principali fautori della sua riapertura.
La premessa precisa che quella che oggi viene chiamata Pedemontana nasce dall'unione di due tronchi di ferrovie avvenuta nel 1967, la Pinzano-Gemona aperta nel 1914 e la Sacile-Pinzano aperta nel 1930. La Pinzano-Gemona era la parte terminale della Portogruaro-Gemona, detta Ferrovia del Tagliamento, aperta nel 1888 tra Portogruaro e Casarsa, nel 1893 tra Casarsa e Spilimbergo e nel 1912 tra Spilimbergo e Pinzano. Il libro inizia appunto con la storia della costruzione della Ferrovia del Tagliamento con particolare riguardo al tratto Pinzano-Gemona, rammentando le discussioni sul suo tracciato e le vicissitudini della sua apertura e inaugurazione, ritardate dalle inondazioni del Tagliamento.
A cavallo tra la fine dell'ottocento e l'inizio del novecento si cominciò a parlare di una tranvia a scartamento metrico lungo la Pedemontana pordenonese tra Sacile e San Daniele, quale proseguimento della tranvia Udine-San Daniele. Venne pure presentato un progetto a cura della Società Veneta. Anche in questo caso le discussioni furono numerose e durarono a lungo perché si iniziò a proporre la costruzione di una vera ferrovia a scartamento normale. A questo punto entrarono in gioco considerazioni strategiche dell'esercito che sosteneva la costruzione di una ferrovia a destra del Tagliamento, protetta dal fiume in caso di invasione dall'est. Si arrivò agli anni dieci del novecento quando finalmente, dopo numerosi solleciti, dovuti anche al rientro degli emigrati per lo scoppio della prima guerra mondiale ed il loro stato di disoccupazione, con Regio Decreto del 1 novembre 1914 veniva autorizzata la costruzione a cura delle FS della Sacile-Aviano, della Udine-Majano e della Montebelluna-Susegana. I lavori cominciarono, procedendo lentamente, tre mesi dopo, ma con l'entrata in guerra dell'Italia ci fu un notevole rallentamento degli stessi, con sospensione per i successivi avvenimenti e l'invasione austriaca. Nel dopoguerra i lavori ripresero ma si dovette attendere il 1926 per lo stanziamento dei fondi per il completamento della linea.
L'inaugurazione della Sacile-Pinzano avvenne il 28 ottobre 1930 alla presenza dell'on. Leoni, sottosegretario ai Lavori Pubblici. L'esercizio era a vapore. Si arrivò alla seconda guerra mondiale con i vari sabotaggi dei partigiani. La ripresa dopo la guerra vide l'arrivo delle automotrici. Si arrivò così al 1967 con la chiusura del servizio passeggeri sulla Casarsa-Pinzano con consente saldatura del tronco Pinzano-Gemona con la Sacile-Pinzano. L'aspetto inconsueto fu che il Dirigente Unico dei due tronchi rimase a Spilimbergo, stazione lontana dalla linea. In seguito negli anni '90 venne installato il Controllo del Traffico Centralizzato con sede del Dirigente Centrale Operativo nella stazione di Pinzano. Più recentemente fu installato il sistema di sicurezza Sistema Supporto Condotta. Nel 1992 fu elettrificata la tratta Gemona-Osoppo per il servizio merci sullo scalo della zona industriale di Rivoli di Osoppo.
Nel testo vengono riportate notizie relative ai mezzi operanti sulla linea, sugli orari e testimonianze orali sui treni della Pedemontana raccolte dagli alunni delle scuole di Forgaria. Sono inseriti anche dei box che riportano articoli apparsi sulla stampa ai tempi della costruzione.
La trattazione storica di Romano Vecchiet termina il 6 luglio 2012, data dello svio.
Gli avvenimenti recenti sono invece narrati dalla giornalista Sara Palluello. La seconda sezione del libro inizia dall'incidente e prosegue con la mobilitazione seguita alla mancata riattivazione della ferrovia, con la staffetta “Treni-taglia ridacci il nostro treno”, con la proposta di regionalizzazione e lo studio di fattibilità della FUC. Viene poi descritto l'intervento di Fondazione FS ed il progetto Binari senza tempo per arrivare alla riapertura della linea ed i treni speciali abbinati al turismo e alle iniziative culturali del territorio attraversato dalla Sacile-Gemona.
Anche in questa sezione ci sono dei box con riportati argomenti relativi a quello che è successo in questi ultimi anni.
Il volume di 256 pagine è corredato da numerose foto d'epoca ed attuali.

Claudio Canton

N° 94 - Anno 24 (N° 3 / 2019)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca
Fotocopiato in proprio